

Zdaj pa res: družinski!



besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc, Aleš Pavletič

Naj bo avtomobil še tako majhen, proizvajalci pretežno poudarjajo tudi njegovo družinskost. Načelno sicer drži in je odvisno od želja, zahtev in predvsem proračuna, ampak če gledamo absolutno, se ob takšnem Peugeotu vsi manjši lahko le skrijejo.

►► To, pa naj bo Peugeot, Citroën, Fiat ali Lancia, je šele pravi družinski avtomobil za povprečno evropsko družino: odličen dostop, izjemno prostorna notranjost, odlična uporabnost, vrhunska prilagodljivost in – v konkretnem primeru – še dobre zmogljivosti.

Zanje je zaslužen najsodobnejši Peesajev turbodizel ta hip – 2,2-litrski biturbo, ki zmoro toliko navora in moči, da ju tudi pri zelo velikih zahtevah voznika nikoli ne zmanjka. Niti velika čelna površina (aerodinamika) niti skoraj 1,8 tone mase ne ustavita 370 njutonmetrov navora, da se vsaj do 170 kilometrov na uro takle 807 ne bi zganil ob vsakem najmanjšem dodajanju plina. Pri tem je njegova lepa lastnost uglajenost: svoj turbinski (oziroma dvoturbinski) značaj namreč uspešno skriva; kak trenutek ali dva morda res potrebuje, da zaduha, toda njegove zmogljivosti pri tem nesunkovito in nebrutalno, a še vedno odločno narastejo. Voznik lahko z veliko tolerance v vsakem trenutku računa na pripravljenost motorja, da odločno pospeši karoserijo z vso vsebino, pri tem pa sme računati – ob upoštevanju masnih in aerodinamičnih okvirjev – tudi z dokaj ugodno porabo goriva. Na našem testu poraba nikdar ni bila večja od 12 litrov na 100 kilometrov, čeprav na trenutke nismo

bili zelo prizanesljivi. Pri varčni vožnji zunaj mesta je bil tale 807 zadovoljen z manj kot osmimi litri na 100 kilometrov, pa tudi nismo bili počasni. Čeprav je že na pogled velik, so njegove mere še povsem obvladljive na večini normalnih cest in tudi na parkiriščih. Bočna drsna vrata (daljinsko električno odpiranje) in notranja prostornost (premikanje s prednjih sedežev v drugo vrsto) pri tem še dodatno pomagajo. Pri tem še vedno velja, da so sedeži razmeroma majhni, s premalo nazaj nagnjenim sedalom in (spredaj) s prekratnim pomikom nazaj, da se na merilnik hitrosti (v

avtomobil s številnimi dodatki, ki jih drugi tekmeči ne ponujajo – ali pa ne za ta denar pri teh merah in teh zmogljivostih. Priročne 'malenkosti', kot so denimo štirje senčniki za zadnje bočne šipe, posamični (in odstranljivi) sedeži, dobre komolčne opore, visoko postavljena ročica menjalnika, usnje na sedežih, številni predali, učinkovite reže za zračenje k zadnjim sedežem, zelo dobra notranja osvetlitev ter vzdolžna strešna nosilca s prečnimi letvami, lajšajo čas, prebit v avtomobilu in z njim, tudi na daljših poteh. To, da je elektronika pri testnem vozilu precej nagajala, pa že štejemo k možni 'smoli' pri nakupu.



položaju igle na njegovi desni) včasih sploh ne vidi, da bi bili zunanji ogledali lahko višji ter da parkirni PDC slabo javlja približevanje oviri. Velja pa tudi, da je postavitev volanskega obroča zelo dobra, položaj za vožnjo prav tako in vidljivost naokrog ter preglednost (razen nosu) tudi. Tisti, ki si v proračunu sme privoščiti dobrih 35 tisoč evrov stroška za nakup in ki ima zanj prostor in denar za vzdrževanje, bo z njim dobil prostoren in udoben

avtomobil s številnimi dodatki, ki jih drugi tekmeči ne ponujajo – ali pa ne za ta denar pri teh merah in teh zmogljivostih. Priročne 'malenkosti', kot so denimo štirje senčniki za zadnje bočne šipe, posamični (in odstranljivi) sedeži, dobre komolčne opore, visoko postavljena ročica menjalnika, usnje na sedežih, številni predali, učinkovite reže za zračenje k zadnjim sedežem, zelo dobra notranja osvetlitev ter vzdolžna strešna nosilca s prečnimi letvami, lajšajo čas, prebit v avtomobilu in z njim, tudi na daljših poteh. To, da je elektronika pri testnem vozilu precej nagajala, pa že štejemo k možni 'smoli' pri nakupu.

Če izhajamo iz velikosti in prilagodljivosti ter to podčrtamo z izjemnimi zmogljivostmi ob zmerni porabi goriva, česar do zdaj podobni avtomobili niso ponujali, zagotovo velja:



807 s takšnim motorjem je skoraj popolna kombinacija. A vedno ostane še nekaj prostora za izboljšave. ◀◀

Peugeot 807 2.2 HDi FAP Premium

Cena osnovnega modela: 35.150 EUR
Cena testnega vozila: 38.260 EUR

NAŠE MERITVE
T = 22 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 38 % / Stanje kilometrskega števca: 5.461 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 10,1 s
402 m z mesta: 17,2 s (131 km/h)
1.000 m z mesta: 31,4 s (166 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV./V.): 7,8 s / 11,9 s
80–120 km/h (V./VI.): 10,3 s / 13,6 s

NAJVEČJA HITROST
200 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 38,9 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 10,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.179 cm³ – največja moč 125 kW (170 KM) pri 4.000/min – največji navor 370 Nm pri 1.500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/60 R 16 H (Michelin Pilot HX).
Mase: prazno vozilo 2.017 kg – dovoljena skupna masa 2.570 kg.
Mere: dolžina 4.727 mm – širina 1.850 mm – višina 1.752 mm – prtljajnik 324–2.948 l – posoda za gorivo 80 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h – pospešek 0–100 km/h 10,0 s – poraba goriva [ECE] 9,2/6,2/7,2 l/100 km.

NAPAKE MED TESTOM
motnje v delovanju elektronike

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ motorne zmogljivosti
▲ razmeroma majhna poraba
▲ prostornost, prilagodljivost, družinskost
▲ položaj za vožnjo
▲ oprema
▲ upravljanje

▼ mere sedežev, nagib sedala
▼ prekratek odmik voznikovega sedeža
▼ slaba vidljivost merilnika hitrosti
▼ dolivanje goriva le s ključem

Končna ocena

Kot rečeno: popolna kombinacija prostora, upravljanja, uporabe in zmogljivosti. Za povprečno veliko družino z nadpovprečnimi dohodki.